ABRUZZO SERA
www.abruzzosera.it

San Basilio da mobilità ignorante a modello di accessibilità culturale

19 Febbraio 2025



Può un Polo Culturale prosperare con una mobilità ignorante?
A conti fatti sembra di no, come l'esempio che descriviamo di seguito.

Il polo umanistico di San Basilio, in centro.
L'area, situata dove era il vecchio Ospedale San Salvatore, è ingolfata da circa 180 auto fittamente parcheggiate, incluse quelle in sosta irregolare. Il fabbisogno sarebbe di oltre 400 posti così che i posti mancanti vanno ovviamente ricercati in strade e viali circostanti. La soluzione più opportuna e necessaria, nonché più rapidamente realizzabile e sostenibile nel tempo, sarebbe quella di migliorare in modo drastico il servizio di trasporto pubblico, iniziando a concretizzare quanto previsto nel Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) a partire dal Metrobus, per sostituire una frazione significativa degli spostamenti in auto privata e al contempo ridurre la richiesta di spazio per parcheggiare.
Su questa piazza insistono il Monastero e la Chiesa di San Basilio, il Centro Congressi Luigi Zordan e il Dipartimento di Scienze Umane dell'Università dell'Aquila. Dovrebbero arrivare a settembre anche i corsi di Economia e ci sono progetti in itinere per riqualificare tutta l'area dell'ex Ospedale San Salvatore ad uso sempre all'Università aquilana.

1.000 studenti al giorno
Il numero di studenti che frequenteranno a breve quotidianamente l'area (appena si trasferiranno lì i corsi della Facoltà di Economia) sarà mediamente di 1.000, con un numero di iscritti totali ai corsi d'area di oltre 3.500. Considerando che, secondo i sondaggi interni svolti dall'Ateneo, in media il 62% degli studenti utilizza l'auto privata (27% usa il bus, 11% va a piedi) con un tasso di riempimento di 1,4 persone a veicolo: questa utenza di tradurrà in un fabbisogno di oltre 650 posti auto contro l'attuale fabbisogno di 440 posti auto. Quindi la già fragile accessibilità automobilistica all'area, che è anche a servizio dei residenti e delle attività del centro storico, sarà messa certamente in ulteriore crisi.

I parcheggi per le automobili

Nelle piazze San Basilio e Giulio Natali, quest'ultima è quella davanti la sede universitaria, sono parcheggiati 119 autoveicoli: li abbiamo contati il 5 febbraio ultimo scorso, ma anche giorni prima e giorni dopo i veicoli in sosta sono stati sempre nello stesso numero. Su Viale Nizza sono abitualmente parcheggiate 48 automobili delle quali 31 in divieto di sosta; in più sono presenti 3 stalli per disabili ed 1 per carico/scarico merci. Poi c'è via San Basilio che è la strada di uscita dalla omonima piazza e qui, oltre a 4 stalli per i detentori di City Pass (verosimilmente i residenti) tutte le restanti 13 auto parcheggiate sono in divieto di sosta.

I pedoni

Qui, come d'altronde in tutta l'area, i pedoni non sono protetti in alcun modo per cui ci sono grandi e oggettive difficoltà, e pericolosità, a camminare: emblematica è la beffarda chiusura del viale pedonale che, proprio dalla vicina fermata del trasporto pubblico su Viale Gran Sasso, è chiusa al passaggio pedonale, nonostante i recenti lavori di riapertura di Viale Ovidio. Da quella fermata, in pratica, secondo chi ha progettato l'area non esistono attraversamenti veri e propri che conducano all'università.

Il previsto parcheggio per automobili su Viale della Croce Rossa sarà collegato con un ascensore, secondo il progetto, con Piazza San Basilio e assorbirà i circa 180 posti che attualmente insistono su questa piazza, che dovrà essere necessariamente pedonalizzata, con un parco che ospiterebbe il meritato campus a servizio degli studenti e dei cittadini contribuendo a migliorare la vivibilità e un impatto ambientale che ora è importante.

L'esempio di San Basilio potrebbe essere applicato all'intero centro storico e a molte altri poli scolastici, universitari, e di servizio della città: la cura del trasporto pubblico e della pedonalità al servizio di tutti questi luoghi qualificherebbe nella sostanza la Capitale della Cultura 2026, smentendo l'attuale mobilità "ignorante" e rendendo effettivamente inclusive e accessibili tali aree.